Nº 31 - TOMO 21 26 DE FEBRERO DE 2003



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE

TERCER PERIODO ORDINARIO DE LA XLV LEGISLATURA

11ª SESION

PRESIDE LA SEÑORA SENADORA MARINA ARISMENDI
(Presidenta)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES SEÑOR MARIO FARACHIO, DOCTOR HORACIO D. CATALURDA, LA SEÑORA MARGARITA REYES Y EL SEÑOR PROSECRETARIO, DOCTOR JOSE PEDRO MONTERO

Concurren en régimen de Comisión General, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, el señor Subsecretario, doctor Juan Aguerre Cat, el señor Director Nacional de Transporte, ingeniero Lucas Fachelo y el señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Juan Echeverz.

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 24 de febrero de 2003.

La COMISION PERMANENTE se reunirá el próximo miércoles 26, a la hora 18, a fin de recibir, en régimen de Comisión General, al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a fin de que informe sobre la instalación y funcionamiento de los nuevos peajes en la República.

Carp. Nº 71/03

Horacio D. Catalurda
Secretario

Mario Farachio
Secretario."

2) ASISTENCIA

Asisten: los señores Senadores **Larrañaga, Mujica** y **Riesgo**, y los señores Representantes **Arregui, Bosch, Canet, Heber, Ponce de León, Sande** y **Saravia.**

3) INSTALACION Y FUNCIONAMIENTO DE LOS NUEVO PEAJES EN LA REPUBLICA

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 19 y 54 minutos)

(Ingresan a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y sus Asesores)

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión Permanente saluda la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de su equipo de asesores.

Tiene la palabra el señor Legislador Heber.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Gracias, señora Presidenta.

SEÑOR RIESGO.- ¿Me permite una interrupción, señor Legislador?

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR RIESGO.- Señora Presidenta: simplemente, deseo solicitar a los compañeros del Cuerpo la autorización para que ingresen a Sala los Directores de Vialidad y de Transporte dependientes del Ministerio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar si se autoriza el ingreso a Sala de los Directores de Vialidad y de Transporte.

(Se vota:)

- 7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

(Ingresan a Sala los Directores de Vialidad y de Transporte)

- Puede continuar el señor Legislador Heber.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Señora Presidenta: solicitamos la comparecencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en la Comisión Permanente para que se analice el tema de la instalación y puesta en funcionamiento de los nuevos peajes.

Queremos ser extremadamente concretos al plantear nuestra preocupación, que está centrada en forma específica en los nuevos peajes. No tenemos intención de abordar el funcionamiento del sistema, ya que, desde nuestro punto de vista, somos partidarios de la concesión de obra pública y de administración por peajes. Es decir que no estamos cuestionando al sistema ni queremos entrar en el tema de las tarifas o del costo del peaje. Sabemos que ello responde a una paramétrica que se ha formalizado e instrumentado desde hace mucho tiempo, que está vinculada, entre otras cosas, al tipo de cambio. Por eso, queremos centrar nuestra exposición en la instalación de nuevos peajes y en la iniciación del cobro de ese impuesto -llamémosle así- sobre nuevas rutas que, eventualmente, van a ser objeto de obras en el marco de lo que se denomina la Megaconcesión.

En este sentido, tenemos dudas en cuanto a la oportunidad en que han empezado a efectivizarse los cobros de los peajes. También nos ofrece reparos el relacionamiento entre el inicio del cobro de los peajes y el de las obras en determinadas rutas o en las que son objeto de instalación de los nuevos peajes.

Días atrás viajamos a la ciudad de Melo y, luego de pasar el peaje en las proximidades de Mariscala, proseguimos hasta aquella ciudad. Esta ruta ha sentido, como todas las rutas nacionales, el descenso del tráfico, pero debemos señalar que no vimos -por lo menos en el trayecto que realizamos- el inicio de ninguna obra de vialidad. Reitero que tomamos la Ruta 8 en la bifurcación hacia Aiguá, dirigiéndonos a Melo.

No voy a entrar en consideraciones sobre la gran obra que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas antes de la concesión o antes de la instalación del peaje, porque supongo que es evidente que ello debe haber sido considerado en los términos y en la evaluación de los pliegos al otorgar la concesión. Es notoria - y sigo con el ejemplo que antes mencioné, porque lo viví- la diferenciación del estado de la ruta hasta Treinta y Tres y desde allí hacia arriba; por mi parte, supongo que será allí donde se verificarán las obras. Lo que me llama la atención es que se comenzó el cobro del peaje no ya simultáneamente a la iniciación de las obras, sino, en ese caso puntual, antes, aunque quizás haya otros lugares de la República en que suceda esto.

En verdad, pude verificar personalmente que en una situación difícil, de recesión, el tráfico de las rutas nacionales ha decaído notoriamente. Al regreso de mi viaje, salí de Melo a las 12 de la noche, y hasta la bifurcación de Aiguá me crucé solamente con tres o cuatro vehículos y pasé a otros tantos. Esto es una desgracia. Si lo comparamos con años anteriores, evidenciamos que el tráfico es prácticamente insignificante, aunque puede haber horas del día en las que sea mayor. Por citar un ejemplo, decimos que, generalmente, los camiones circulan durante la noche.

Recuerdo que cuando se hizo la presentación de la Megaconcesión en el Edificio Libertad -y también en alguna otra ocasión- tuve oportunidad de hablar informalmente con el señor Ministro sobre el tema, sobre el ejemplo argentino y sobre las obras que se hicieron en los accesos a la ciudad de Buenos Aires. Allí, todo eso se hizo por concesión, y el cobro del peaje comenzó inmediatamente después de entregadas las obras. La obra se hizo una velocidad inaudita. Se trabajaba día y noche; eso se podía comprobar si uno pasaba a las 22 o a las 23 horas, pues veía

que estaban trabajando con faroles. Esto es algo a tener en cuenta, porque en nuestro país es infernal lo que demora la obra pública; en vialidad no hay una obra que se entregue a tiempo. No sé de quién es la responsabilidad, ni si esto tiene que ver con que llueva o no. Inclusive, las obras de la ruta interbalnearia se terminaron casi un año tarde y, prácticamente, sobre el verano. ¡Ni qué hablar del puente sobre el arroyo Maldonado!

En el caso que mencionaba, la empresa apuró los trabajos, que se hicieron en un tiempo récord, y da la impresión de que el premio o el resarcimiento económico -que es justo y natural que lo tenga la empresa que ha invertido dinero-, lo obtiene luego de demostrar que ha hecho una inversión con éxito y en un tiempo adecuado. Naturalmente, no podemos hacer comparaciones, porque las ecuaciones económicas no dan. Acabo de poner el ejemplo de la Ruta 8, en la que me crucé con tres automóviles de ida y tres de vuelta un día de semana a la medianoche y, seguramente, si uno va un día hábil a la misma hora a los accesos de la ciudad de Buenos Aires, se cruza con 500 automóviles de un lado y 500 del otro. Pero pienso que si en una ecuación tomamos la relación tráfico-inversión, quizás se pueda llegar a una solución más intermedia, de forma de no estirar exageradamente el plazo de concesión y poder exigir a la empresa constructora determinado tiempo para hacer la obra, para que luego de iniciada la misma, se pueda comenzar a cobrar el peaje.

Ese es un punto que me preocupa y creo que ha provocado resistencia en la gente, en algunos casos, con cierta razón. Cuando llegamos a Melo, la gente nos dijo que tenía que pagar un peaje en Treinta y Tres -este es el localismo que, aunque no compartimos, queremos trasmitir, porque es propio de la idiosincrasia del pueblo uruguayo-, en Mariscala, y la ruta desde Treinta y Tres hasta Melo está exactamente igual que hace unos años. En parte tienen razón, pero en parte no, porque es ruta nacional, es decir, no es departamental. De todos modos, eso es lo que se percibe.

Personalmente, tengo algunas diferencias con ciertas explicaciones que se han dado por parte del Poder Ejecutivo en cuanto a la instalación geográfica de determinados peajes, y el propio Ministro lo ha reconocido. No todos se han dado dentro de su Administración como es el caso, por ejemplo, del de la Ruta 9 y el corrimiento de la posición del peaje en la Ruta 11. Para ir a la ciudad de Florida saliendo de Santa Lucía, se tiene que pagar el peaje, porque prácticamente está en la cabecera del puente sobre el río Santa Lucía; después, se toma hacia el norte de la Ruta 11, pero se hizo solamente un kilómetro. Sin embargo, los que se van a Florida por 25 de Agosto, Cardal, etcétera, prácticamente no utilizan la Ruta 11, sino la 76 o la 77. Además, todos los ómnibus que toman la Ruta 11 hacia Florida lo tienen que abonar. Antes, cuando el peaje estaba geográficamente más adelante, se salía del puente, se tomaba para Florida, y de la Ruta 11 se utilizaban 800 metros.

Este es un tema de discusión y de apreciación. Lo que quiero decir es que se piensa que el automovilista evade -se utiliza este término- el pago del peaje porque puede tomar por determinada variante como, por ejemplo, la Ruta 8. Yo no considero que eso sea una evasión, sino que es la libre opción que tiene el automovilista de transitar por una ruta segura, de velocidad, de buena señalización, en mejores condiciones, etcétera, pagando un peaje, o puede elegir rutas de alternativa menos seguras en cuanto a vialidad, en peor estado, con peor señalización, caminos más largos y, en lugar de abonar dos peajes, paga uno o ninguno. Por ejemplo, para ir a Cerro Colorado, puedo tomar el mejor camino, sin duda, que es la Ruta 5, la 56, y luego la 7 y pago el peaje, o puedo tomar el camino que he hecho durante toda mi vida, desde que era chico, que es la Ruta 7, y no pago ningún peaje. Con esto no estoy evadiendo el peaje de la Ruta 5; lo que estoy haciendo es elegir una ruta que está en peores condiciones y por la que en determinados momentos, sobre todo de noche -por ejemplo hoy, cuando me vaya de aquí-, es más difícil circular, especialmente de Tala hacia el Norte. Se trata de opciones que uno toma.

El Ministerio y el Poder Ejecutivo han estado celosos de atrapar al automovilista para que pague, a mi criterio, la mayor cantidad de peajes posible. Creo que la interpretación es errónea cuando utilizan el término "evasión"; personalmente, pienso que se debería emplear el término "opciones". Alguien puede ir a Punta del Este por la Ruta Interbalnearia o podría optar por tomar la Ruta 8, que atraviesa Pando -que es muy transitada por camiones y es incómoda-, hasta llegar a la Ruta 9, y luego doblar a la derecha, de manera de pagar sólo un peaje. Hoy en día, quien toma la Interbalnearia debe pagar dos peajes, salvo que, como dije, tome la Ruta 8 hasta la Ruta 11 y doble a la derecha; de ese modo, se ahorra un peaje.

Lo cierto es que no se trata de una evasión y no podemos decir que nos equivocamos y que nos están "puenteando". No; están utilizando una ruta diez veces peor, que tiene doble sentido, que atraviesa una ciudad como Pando, que por momentos tiene mucho tránsito, lombadas, y se puede llegar a perder 15 minutos, y ni hablar si le toca ir detrás de dos o tres camiones. Quiere decir que esa gente opta por tomar ese camino para no pagar un peaje, y que el viaje le resulte más barato.

Entonces, en ese contexto, y ante la posibilidad latente de un proyecto de ley que modifique las potestades que puede tener el Poder Ejecutivo de cobrar peaje antes de que las obras alcancen un 50 % de su desarrollo total, nos interesa conocer la opinión del señor Ministro sobre lo que hemos expuesto. Supongo que con respecto a la Megaconcesión ya habrá contratos, pliegos y condiciones establecidas, y que las empresas habrán ofertado o habrán ganado la licitación para construir o refaccionar algunas rutas con base en determinados parámetros. Pero si ahora aparece un proyecto de ley que dice que no se va a poder empezar a cobrar hasta dentro de, por ejemplo, 9 meses, o la mitad del período del desarrollo de la obra, se crearía un perjuicio muy grande.

Por lo tanto, queremos saber cuál es la situación de la Megaconcesión en cuanto a si ya hay contratos firmados, adjudicaciones otorgadas, etcétera. Asimismo, deseamos saber si esto es rígido, si admite cierta adaptabilidad a esta situación que estamos describiendo, o si en caso de variar las reglas de juego, puede acarrear alguna reclamación en contra del Estado, cosa que no sería deseable y, por ende, también generaría el enlentecimiento de las obras.

En líneas generales, señora Presidenta, es cuanto deseaba exponer. Se trata de puntos muy concretos, y si bien el tema da para muchísimo, fui claro al principio de mi exposición en cuanto a que no quería cuestionar el sistema -del cual soy partidario- ni el tema de las tarifas, sino estos aspectos específicos, que en este momento están levantando resistencia y opiniones desencontradas.

SEÑOR ARREGUI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ARREGUI.- Señora Presidenta: vamos a cuestionar el sistema, y también la Megaconcesión y su instrumentación, porque creemos que ambas cosas son malas. Por supuesto que el tema de la Megaconcesión ya fue objeto de debate parlamentario, por lo que no vamos a centrarnos en él. Lamentablemente, se comienza a comprobar lo que afirmamos en su momento en relación con los grandes problemas que está sufriendo la población y con el hecho de que este sistema, lejos de favorecer la reactivación económica del país -en aquella oportunidad se le llamó Ley de Reactivación Económica-, lo que hace es trabarla y ayudar a provocar más recesión.

Quiero comenzar por señalar alguna de las cosas concretas que suceden en el peaje que tengo cerca de donde habito y que conozco por el diario vivir de la comunidad.

A cuatro o cinco kilómetros de la ciudad de Mercedes, en la Ruta 1, rumbo a Fray Bentos, está ubicado uno de los peajes que está cortando, paralizando y trabando la relación que existe entre ambas ciudades, es decir, entre Mercedes, que es la localidad más cercana, más allá de las otras que están al sur, y Fray Bentos, ubicada a 32 kilómetros. A su vez, afecta el vínculo con otras poblaciones, como la Colonia Tomás Berreta, Nuevo Berlín y el Balneario Las Cañas -luego vamos a hablar en particular de este último-, que se dirigen hacia el norte.

Si tomamos el caso de Mercedes y Fray Bentos, distanciados por apenas 32 kilómetros, haciendo un pequeño cálculo concluimos que el que utiliza gasoil, ahora gasta el doble, tanto por concepto de peaje como de combustible. En mi caso, gasto $120 de nafta para trasladarme a Fray Bentos y ahora debo sumarle $ 85 de peaje. Calculen qué porcentaje se le agrega al costo del traslado. Evidentemente, hay un encarecimiento brutal en el transporte para trasladarse entre estas dos ciudades.

¿Qué situaciones concretas se comienzan a ver? Por ejemplo, el problema de las personas que viven en un lado y trabajan en el otro, que son muchas, como es el caso de los funcionarios públicos, especialmente los docentes. Por otra parte, está el tema de corte de las relaciones familiares. Tratándose de poblaciones tan cercanas, es común que las familias estén cruzadas, pero ahora es muy difícil visitar a un familiar enfermo, etcétera. Sin embargo, hay otras situaciones que son aún mucho más angustiantes, como las que padecen los enfermos que se hacen diálisis, porque en la ciudad de Fray Bentos no hay un centro que realice este tratamiento y, por lo tanto, deben ir a la ciudad de Mercedes. El señor Ministro sabrá que los enfermos renales deben realizarse con una alta frecuencia la diálisis y que, de no llevarse ésta a cabo, la salud de esas personas se vería en peligro. Después vamos a hablar de lo que tiene que ver con las bonificaciones.

Hay otra situación que se da en lo que respecta al tratamiento de las enfermedades. ¿Por qué? Pues dentro de la región limitada entre Río Negro y Soriano, es en Mercedes donde existe un centro de tratamiento intensivo, con tecnología médica superior, por lo que es muy común que haya una cantidad de pacientes internados en el sanatorio, en el hospital, a quienes sus familiares deben ir a ver. Es un elemento puramente humanitario, y los peajes están generando una seria angustia. Si a la circunstancia de tener un familiar internado por una enfermedad grave -porque allí no van los enfermos comunes, aquellos que padecen las enfermedades más benignas- sumamos esta situación, veremos que todo se complica más.

Por otra parte, cabría preguntarse qué pasa con los productores de la zona. Al respecto quiero dar algunos ejemplos, y voy a empezar por los más sencillos. Hay gente que se gana la vida haciendo changas, yendo al monte a cortar leña, y luego tiene que llevarla a otro lado, debiendo, en ocasiones, cruzar el peaje. Tengamos en cuenta que con este trabajo ganan unos pocos pesos y en la ciudad chocan unos con otros ofreciendo leña para ver si pueden comer ese día. Pues bien, la instalación de los peajes les encarece su presupuesto en $ 85. Esta gente me decía que este hecho le crea una gran dificultad.

Tampoco podemos pasar por alto el caso de los productores en lo que hace al traslado de los granos, de las frutas y las verduras, y de los productos manufacturados. Indudablemente, esto encarece la producción y la hace más difícil.

Si bien puede parecer mentira, esto también tiene su incidencia en el plano deportivo. Voy a plantear una situación que todavía no hemos vivido, pero que se dará en el futuro. Entre Fray Bentos y Mercedes hay una típica rivalidad deportiva. Es común, cuando se dan estos eventos, que se produzca un traslado masivo de gente para acompañar a su equipo. Quiero saber qué va a pasar en el futuro, es decir, si la sana recreación de concurrir a un espectáculo deportivo se va a poder realizar de la misma manera que

antes. Desde ya adelanto que no, porque cuando la gente va a una capital vecina se gasta los pocos pesos que tiene en poner algo de nafta al vehículo.

Naturalmente, podríamos seguir mencionando una cantidad de elementos más. En definitiva, esto es lo que se comienza a vivir, y no porque sí se generó una casi espontánea movilización en la ciudad de Mercedes hace unas pocas semanas, donde la cantidad de pobladores que concurrió al peaje a manifestar su descontento fue enorme. Allí no había intereses partidarios, y me hubiese gustado que vieran quiénes estaban en los peajes; no eran quienes necesariamente estamos en la oposición parlamentaria, sino que había, también, reconocidos blancos y colorados. ¿Por qué? Porque comprenden el enorme perjuicio que se está produciendo. Inclusive -por citar un ejemplo-, la Junta Departamental de Río Negro emitió una declaración condenando esta situación.

Sé que el señor Ministro estará pensando que como se trata de lugares cercanos, es posible obtener la tarjeta vecinal, con la que se pueden obtener sensibles rebajas. ¿Qué sucede? Para poder conseguirla es necesario tener una determinada frecuencia de pasaje, porque se debe sacar una determinada cantidad de abonos. De todas formas, para los que obtienen la tarjeta vecinal, es muy caro, porque hay quienes, por ejemplo, trasladan leña o hacen un monte en un lado o en el otro; a su vez, para algunos es imposible obtener una tarjeta. Entonces, esto encarece los costos de esa gente, que no puede hacer otra cosa. Asimismo, está el caso de los fleteros, que no pueden tener la tarjeta vecinal porque no siempre van precisamente hacia Fray Bentos, sino que hacen viajes en la zona; pero cuando tienen que ir a Fray Bentos y volver, dicha tarjeta no les sirve. Ni hablar de lo que significa sacar la tarjeta vecinal -la llamo así, pero en realidad no sé qué nombre le asignó técnicamente el Ministerio-, ya que a la persona que desea tramitarla, prácticamente se le hace una radiografía de su situación, y debe recurrir a los títulos de la propiedad inmobiliaria y del vehículo, como así también al recibo de UTE, además de otra cantidad de requisitos. A esto debemos sumar el tiempo necesario. Y digo esto con propiedad, porque la gestioné hace dos o tres semanas y hasta el día de hoy no la he recibido. Se me dijo que si demoraba mucho, la podía solicitar a la Corporación Vial, que no sé si está en Montevideo, aunque me dieron el teléfono y la dirección. Me pregunto si esto significa facilitar el tránsito; en lo personal, considero que se lo está entorpeciendo.

Además de los problemas de instrumentación de la tarjeta vecinal, hay otros que son más de fondo. Si recorremos toda la Ruta 2, veremos qué es lo que se está haciendo. Por supuesto que no se incluyó el tramo Cardona - Rosario, que era el que necesitaba mayor inversión. Esto lo sabe bien el señor Ministro, porque hasta hemos conversado con el Director de Vialidad y los vecinos de la zona de Tres Bocas. Allí se hizo un acomodo, algo de decoro, como le llamaron en aquel momento, pero es obvio que se precisa una inversión de fondo. ¿Qué es lo que se ve en la Ruta 2 en aquella parte que se dio a los privados para reparar? No sé cómo le llaman técnicamente, pero solamente he visto unas pocas personas en la Ruta, entre cinco y diez. Hasta ahora no se ha realizado ningún trabajo de fondo, aunque sí se está cobrando.

Otro tema a tener en cuenta es el vinculado al turismo. ¿Cómo va a afectar a Las Cañas todo esto? En Fray Bentos, Las Cañas es un pulmón de actividad económica y un porcentaje significativo de la población va desde la ciudad de Mercedes y viene del resto del departamento de Soriano. En estos momentos de profunda crisis ya es muy difícil hacer turismo, pero si agregamos un costo de peaje, lo afectaremos aún más. No pensemos en el turismo argentino, que va al este y debe pagar el peaje correspondiente si ingresa por el Puente Fray Bentos - Puerto Unzué, el peaje que podríamos llamar de Mercedes, y después el de Cufré, aunque se me podrá decir que tiene la otra alternativa de la ruta que pasa por San José; démosle ese beneficio al señor Ministro. Sin embargo, después la persona tiene que pasar por el peaje de Santa Lucía, y luego por los que ya estaban establecidos, más los nuevos que se instalaron, si quiere ir hacia el este. ¿Cuánto dinero significa el costo total de los peajes para trasladarse desde Montevideo hacia el este? Sé que los señores Representantes por el departamento de Rocha ahora se quejan enormemente por ese costo. Imaginemos lo que supone el costo de los peajes para los argentinos. ¿Estamos favoreciendo el turismo? Se dice que el Estado no tiene recaudación y por eso no tiene con qué arreglar las carreteras, por lo que de algún lado se deben obtener los recursos. Pregunto si no estamos restando recaudación si afectamos el turismo y a la producción. ¿De esta forma no estamos afectando la recaudación por un lado y, por otro, la calidad de vida de la gente? Considero que los números deben hacerse a lo grande; es decir, no sólo se debe estimar cuánto necesitamos para arreglar las carreteras, sino también cuánto podemos obtener por otras vías, como ser la actividad económica, el turismo y la producción.

A mi juicio, se trata de una política equivocada, porque la aplicación de cada vez más impuestos, gravámenes o como se le quiera llamar, para lograr una mayor recaudación, ha demostrado que cuanto más se carga a la gente, menos se recauda; en definitiva, se ahoga más a la actividad económica y se termina yendo en sentido contrario al objetivo planteado inicialmente. Quiero ver cuánto se va a lograr obtener después de toda esta situación, luego de dos, tres o cinco años, cuando se terminen las actividades de la actual concesión. ¿Cuánto se habrá recaudado y cuánto se habrá hecho en obras? Francamente, hoy me permito el beneficio de la duda. Quisiera ver el balance al término de todo esto. Lamentablemente, me parece que cuando hagamos el balance respectivo, veremos que los perjuicios habrán sido enormes. En realidad, aquí se ha seguido la política de que el Estado no tiene que hacer nada y de que sean los privados los que actúen, pero en definitiva, creo que ni siquiera estos últimos van a hacer lo que corresponde en este caso.

De alguna manera, esto es lo central de mi exposición. Cuestiono el sistema y la instrumentación, porque creo que es malo para el país y para la gente, y que no ayuda a la actividad económica, sino que va en sentido contrario.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señora Presidenta: antes que nada voy a empezar por contestar las preguntas que se me han formulado, aunque no sin señalar previamente que pensé que la orientación que tendría esta sesión se vincularía con el tema que genera mayor preocupación a nivel público, como es el de los peajes y los pobladores locales. Además, creo que ese es el tema que motiva algunas movilizaciones que están en marcha. Esa cuestión, en sí misma, es suficientemente extensa como para desarrollarla y terminar su consideración a altas horas de la madrugada.

Por lo tanto, si el Cuerpo está de acuerdo, contestaría las preguntas concretas que se me han planteado y luego haría una exposición sobre el tema específico, que no lo han dejado de mencionar los señores Legisladores Heber y Arregui.

(Apoyados)

- Con relación al planteo del señor Legislador Heber, que forma parte de la agrupación que solicitó nuestra comparecencia a esta Comisión Permanente, el comentario que me merece es que, si bien no cuestiona el sistema, sus preguntas en realidad lo hacen, en cierto modo.

Un primer concepto tiene que ver con la oportunidad del inicio de los cobros. Comparto la idea de que tenemos que centrarnos en el tema de los peajes y en el que refiere a los habitantes locales, por lo que voy a dar una respuesta rápida a aquellos otros que no se vinculen con los mismos. Lo haré de este modo a los efectos de no dejar preguntas sin respuestas.

Respecto a la oportunidad de iniciar el cobro de las obras y la relación entre esto y la realización de las mismas, debo decir lo siguiente. Las casetas estaban prontas desde el mes de setiembre y no empezamos a cobrar hasta el momento en que las empresas se constituyeron en los distintos lugares. Esto último no significa necesariamente la obra vista sobre la carretera. Por ejemplo, en el caso que mencionaba el señor Legislador con relación al tramo de Pirarajá, debo decir que en este momento ya hay obras con máquinas en la carretera, en trabajos preparatorios. Sin embargo, hace tiempo que se viene trabajando en el obrador haciendo la trituración de la piedra, es decir, la fabricación de la piedra partida para la obra a efectuar en el lugar. Por lo tanto, mientras no se había iniciado la obra allí, no se había cobrado, y lo mismo sucedió en todas las obras del país. La manifestación sobre la carretera puede ser más o menos evidente. Por ejemplo -y aquí aprovecho para mencionar casos sobre otras carreteras-, el peaje en la Ruta 11 se empezó a cobrar cuando ya se estaba haciendo la obra. Lo cierto es que se trata de un tema que estaba en el debe desde mucho antes de iniciarse la Megaconcesión. En el tramo de Ruta 11 entre Santa Lucía y San José, realmente se está haciendo una carretera prácticamente nueva.

También se planteaba que se había recorrido la Ruta 8 pero que allí no se habían visto obras. Al respecto, debo decir que las obras están en ejecución hoy en día, hecho que me confirmaba hace unos momentos la señora Legisladora Saravia, pues había pasado por allí y las había visto en ejecución ya sobre la carretera. En estos días se está mudando la planta asfáltica y se seguirá trabajando, seguramente, la semana siguiente a Carnaval.

SEÑORA SARAVIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir la señora Legisladora Saravia.

SEÑORA SARAVIA.- Señora Presidenta: simplemente deseo aclarar -sobre todo al señor Legislador Heber, que planteó el tema relativo a la obra de la Ruta 8- lo siguiente.

Desde hace trece años, todas las semanas paso por la Ruta 8, de ida y vuelta. Confieso que había sectores de la carretera que tenían problemas. Incluso, una parte tenía una ondulación que hacía que los autos saltaran. Cuando se miraba la carretera, parecía que estaba bien, pero los vehículos, al levantar velocidad en ese lugar, tenían problemas. Eso ya se ha solucionado. En este momento hay una zona bastante extensa que está siendo arreglada, lo que motiva que el tránsito esté circulando por media calzada y, como consecuencia, el viaje se torna más largo. Se está arreglando una rotonda que era sumamente peligrosa. Todos los que pasamos habitualmente por ese lugar vemos con alegría que por fin se va a solucionar ese problema.

Es verdad lo que señalaba el señor Legislador Heber en cuanto a que, hasta hace dos o tres días, desde donde él pasó hacia adelante todavía no se había comenzado efectivamente el arreglo. Sin embargo, ayer fui a Treinta y Tres y volví en el día, y pude advertir que -como señalaba el señor Ministro- están instalando el obrador e, incluso, se están haciendo las casas para los obreros. Esto sucede de Aiguá en adelante, hacia la zona de Treinta y Tres. Allí se están realizando algunos trabajos preparatorios en el costado de la carretera, en la banquina. Tal como se ha dicho, una de las zonas que mayor arreglo necesita es la que va de Treinta y Tres hacia Melo, lugar por el que acostumbro transitar.

Espero que en esa zona, así como en la parte que mencionaba -en donde ya se está realizando el arreglo, con bastante rapidez-, pronto se culminen las obras.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- En lo que respecta al tramo que va desde Treinta y Tres hacia arriba, debemos decir que no está incluido en la Megaconcesión. Precisamente, está previsto incorporarlo, en virtud de que determinados números -hechos en una cierta ecuación económico-financiera, en función de la variación de los precios de construcción con relación al valor del dólar- harían posible incorporar algunas obras. Así pues, entendimos que esto era conveniente para contemplar precisamente ese reclamo de la gente de Melo que expresa que paga, pero no tiene el servicio correspondiente en el tramo mencionado.

En cuanto al concepto de que primero se deben hacer las obras y después proceder al cobro, decimos que es inviable.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Simplemente, quisiera que se confirmara si el tramo comprendido entre Treinta y Tres y Melo se va a incluir en esta concesión o si, por el contrario, se tratará de una obra que llevará a cabo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- El mismo se incluirá en esta Megaconcesión, pero ello se hará en la medida de lo posible. Esto quiere decir que se incluirá un primer tramo, que va del empalme de la Ruta 18 y la 8 hacia el Norte. La Megaconcesión es la solución de 1272 kilómetros de red vial del país. Sin embargo, Uruguay tiene 9.300 kilómetros de red vial. O sea que hay 8.000 kilómetros que no podrán ser atendidos de esta manera. De paso, digo que frente a un presupuesto de U$S 160:000.000, el año pasado solamente se contó con U$S 60:000.000. Entonces, ¿por qué ponemos estos peajes? Esto es algo que he comentado muchas veces. Precisamente, el próximo 1º de marzo cumpliré ocho años en esta Cartera, por lo que no pensarán los señores Legisladores que antes no tenía conocimiento de la existencia del régimen de peaje para poder financiar las obras. Sin embargo, durante siete u ocho años no se establecieron nuevos peajes. Pero la situación hoy es distinta. Actualmente no se dispone de aquellos recursos y, por lo tanto, se debe determinar qué hacer. Personalmente considero -y en esto discrepo con lo que ha manifestado el señor Legislador Arregui-, que las consecuencias sociales y económicas derivadas del hecho de llevar a cabo estas obras, con este financiamiento, serán mucho más favorables que si no se realizaran en virtud de que no existen los recursos. Verdaderamente, las consecuencias que habrá desde los puntos de vista económico y social serán muchísimo mayores si las cosas no se arreglan a tiempo. Los señores Legisladores no son ingenieros de carretera, pero todos tenemos una casa, por ejemplo, y sabemos lo que sucede cuando ella se va manteniendo en forma regular y lo que ocurre cuando esto no se hace y un día, por ejemplo, hay que levantarla de las ruinas. Si esto último ocurre, cuesta muy caro y la tarea es inabordable. Entonces, lo que estamos tratando de hacer es cuidar que el sistema arterial del país no se caiga. Confieso que no quisiera entrar en el tema general, aunque confieso que, en realidad, me apasiona y, además, me gusta poder fundamentar frente al Parlamento cuáles son los motivos por los que se toman determinadas decisiones.

Por otro lado, aquí se ha dicho -reitero- que primero deben hacerse las obras y después proceder al cobro. Por mi parte, considero que eso sería algo deseable pero, como meta, es inviable. Para que los señores Legisladores lo tengan bien presente, digo, a modo de ejemplo, que el Gobierno del doctor Lacalle no habría licitado la Ruta Interbalnearia, que es una carretera transitada fundamentalmente por automóviles -que son los que menos destrozan una carretera-, cobrando peajes desde el primer día, si se hubiera tenido que hacer, por ejemplo, el 50% de las obras de antemano. Hemos hecho ese cálculo, dado que ha estado en la palestra, y hemos constatado que la tasa de retorno de la inversión hubiera sido del 5%; por lo tanto, no hubiera habido concesionario. Esto es lo que habría ocurrido si se hubiera exigido el 50% de la inversión antes de empezar a cobrar peaje. Si esa situación se da en la carretera más representativa del Uruguay, los señores Legisladores podrán imaginar cuál sería la situación en las otras carreteras del país, que en lugar de ser transitadas por decenas de miles de vehículos, lo son por miles o centenas de ellos, como ocurre, por ejemplo, en algunos tramos de las rutas que antes hemos mencionado.

Por consiguiente, hay que tener presente las ecuaciones económico-financieras, y por eso es que hoy en día no estamos planteando la Megaconcesión en toda la red vial, sino exclusivamente en aquellas carreteras en donde ella es viable, ya sea por la importancia que tienen o por la posibilidad de recupero.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Es interesante la comparación que ha hecho el señor Ministro en relación con la ecuación económico-financiera. Me refiero a la tasa de retorno que se empezó a cobrar cuando se iniciaban las obras, como ocurrió en el caso de la Ruta Interbalnearia, y a lo que podría haber ocurrido si eso se hubiera hecho a mitad de camino, por decirlo de algún modo. Sin embargo, esa tasa de retorno sería de aproximadamente un 5%, si fuera en el mismo período o en la misma cantidad de años de concesión. Por mi parte, apuntaba a otra cosa, aunque obviamente soy consciente de que hoy no se podría llevar a cabo. La explicación relacionada con el tema de la Ruta Interbalnearia ha sido muy clara y, además, sabemos que la concesión termina en el año 2007, momento a partir del cual la tomaría la Megaconcesión. Todo eso está ya laudado. Pero supongamos que hoy se estuvieran confeccionando los pliegos con la Ruta Interbalnearia y que en lugar de dar 15, 20 o 25 años de plazo -no recuerdo exactamente este dato-, se otorgara otro. Quizás en realidad se podría otorgar por la misma cantidad de años, pero lo cierto es que a mayor cantidad, se estaría yendo en contra de un inicio del cobro del peaje, que se realizaría con posterioridad a determinado porcentaje de la obra ya cumplida.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora Presidenta.

Responder a la pregunta formulada, implicaría hacer un análisis económico- financiero. De cualquier modo, lo que está claro es que si descuenta un flujo de fondos a partir del año número 15, a una tasa de mercado de por ejemplo un 12%, lo que ayuda los cinco años adicionales de ingresos -por extender cinco o diez años más la concesión- representa realmente un 10% en valores crecientes. Por lo tanto, ese asunto de la extensión de los plazos de concesiones, como forma de encontrar una forma de repago, será muy importante el día que se llegue al término de la concesión y se planteen los cinco años adicionales. Sin embargo, hoy -teniendo en cuenta los valores presentes descontados a una tasa de mercado de un 12%, por ejemplo- todo aquello no tiene ninguna significación. Es decir que la variable aumento de plazos no incide en el mejoramiento de la performance ni en la ecuación económico-financiera, en forma significativa. En realidad, incide infinitamente más el momento de la realización de las obras. Cualquier cantidad de dinero invertida en el primer año tiene un peso brutalmente fuerte sobre la ecuación económica, lo que no ocurre en los últimos años.

No quisiera extenderme demasiado en estos temas. Dejo para el final la cuestión de la resistencia de la población ante los nuevos peajes, porque se trata de un asunto sobre el que me explayaré extensamente.

En lo que refiere a la instalación geográfica de los peajes, digo que la misma no es antojadiza. Se trata de una decisión muy pautada, meditada y seleccionada. El problema al que ha aludido el señor Legislador Heber siempre ocurrirá, cualquiera sea la ubicación. Siempre habrá un vecino que use poco esa carretera, en cualquier lugar en que se ubique el peaje. Además, para la ubicación de los mismos hemos tratado de respetar la legislación vigente. Desde el año 1964 existen varios peajes de los que estamos hablando, que tienen origen en una ley. El tema ha sido materia legal; luego el Legislador consideró que era conveniente facultar al Poder Ejecutivo a habilitarlos y varios peajes se crearon por decreto del Poder Ejecutivo durante el gobierno del doctor Lacalle. Nos correspondió la decisión de instalar tres peajes y de reubicar geográficamente el de la Ruta 9 que, en lugar de estar en La Coronilla, se ubica en Garzón.

En consecuencia, el tema de pagar por lo que se usa y el de que dentro del territorio hay ciudadanos que usan las rutas menos que otros, son complejos y, precisamente, dan lugar al otorgamiento de las bonificaciones a las que voy a hacer referencia más adelante.

En cuanto a la evasión que se produce en la Ruta Interbalnearia -que el señor Legislador Heber dice que no es evasión-, creo que efectivamente ocurre, porque no se paga peaje a la ida, pero a la vuelta, dado que no se debe pagar, se utiliza la carretera que hizo el concesionario. Por lo tanto, creo que es una evasión, aunque no deja de ser un derecho del ciudadano. Claro que no debemos confundir evasión con delito. Si al retorno se utiliza lo que hace el concesionario, pero cuando se va para afuera, debido a que se cobra en un solo sentido, se toma por otra ruta, efectivamente se trata de una evasión. No creo que esto tenga nada de malo; en realidad, me parece que no debemos hacer un juicio de valor sobre este tema.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Lo que sucede es que parto de la base de que existen rutas en las que se paga a la ida y a la vuelta, como sucede en la Ruta 5, en la que se debe abonar $ 42.5 a la ida y $ 42.5 a la vuelta. En ese caso, estoy de acuerdo con el señor Ministro, porque no considero correcto que se evite abonar a la ida y se utilice la carretera gratis al retorno. Sin embargo, en la Ruta Interbalnearia anteriormente se pagaba a la ida y a la vuelta y luego, no sé si por razones de comodidad, se resolvió cobrar solamente en sentido Oeste - Este.

Me refiero, reitero, a un peaje en el que se pague a la ida

y a la vuelta, porque ahí sí se puede dar la opción al automovilista. Por el contrario, si se lo atrapa poniendo un peaje en la Ruta 9 a la altura de Garzón, entre pagar dos veces pasando por todos los pueblos o utilizar la Interbalnearia, el usuario optará por esta última.

Reitero que puse el ejemplo de la Ruta 5, porque se paga tanto a la ida como a la vuelta, y el automovilista puede elegir ir por un lado y volver por el otro. Si va por la Ruta 7 y a la vuelta está cansado y regresa por la Ruta 5, entonces, deberá pagar de nuevo.

Lo que quiero decir es que no considero que podamos hablar de evasión si le damos la opción al usuario, siempre y cuando no utilice ese procedimiento.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a la segunda reflexión del señor Legislador Heber sobre el proyecto de ley presentado por el Legislador González Álvarez, aun siendo redundante, vuelvo a lo que señalaba al principio. En el caso de las carreteras, si no se tiene el 50 % de la obra terminada, el cobro del peaje es absolutamente inviable.

La situación de Argentina es muy distinta, porque en todos lados se cobró peaje antes de tener las obras realizadas. Diría que en Argentina se cobró más peaje en las obras que no estaban realizadas que lo que se cobró en alguna experiencia en nuestro país. Cabe recordar que Consorcio del Este demoró siete u ocho meses en comenzar las obras, pero en Argentina -precisamente nos tocó supervisar las concesionarias de los primeros diez mil kilómetros- se dieron períodos de alrededor de dos años, en los que se cobró peaje mientras simplemente se hacían leves tareas de mantenimiento en las carreteras.

El tema de las autopistas es distinto, por dos razones. Por un lado, no existían, por lo que no era cuestión de empezar o no a cobrar. Además, se trata de pasajes elevados y estamos hablando de catorce millones de habitantes, cantidad que obviamente no tenemos nosotros.

Con relación al avance del contrato de la Megaconcesión, el mismo se ha suscrito con la Corporación Nacional para el Desarrollo que, a su vez, ha contratado con la Corporación Vial del Uruguay, y hoy en día ya cuenta con financiamiento de organismos internacionales. Acá estamos hablando mucho de la participación del sector privado, y este es un esquema muy estatal en un régimen de Derecho Privado. La Corporación Nacional para el Desarrollo actualmente es propietaria del cien por ciento de las acciones de la Corporación Vial del Uruguay, y lo que ésta, a su vez, hace es contratar una empresa para que efectúe el servicio de cobro, y todos los días recibe la recaudación. Por otro lado, paga a los contratistas de obra que las están ejecutando. Es decir que hay contratos de financiamiento y seguramente habrá otros de emisiones de obligaciones y demás. El mayor favor que le podemos hacer a la Megaconcesión es darle tranquilidad a los inversores y que no aparezcan cuestionamientos a este proyecto, porque en ese caso se presentarán dificultades y habrá que pagar tasas de riesgo mucho mayores en el mercado de capitales.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Quiere decir que la que licita es la Corporación Vial del Uruguay con las empresas -que, en definitiva, son las que hacen las reparaciones en las rutas nacionales y en los puentes- y les paga por ello. No recaudan el peaje los contratistas, sino la Corporación, la que posteriormente lo vierte a las empresas.

Por otro lado, lo que se recauda por los peajes no es suficiente; por ello la Corporación Vial del Uruguay ha necesitado el financiamiento de las famosas obligaciones -que aún no han salido al mercado-, los aportes de la Corporación Andina y creo que del Banco Mundial también. Con estos recursos, complementa los pagos que tiene que hacer a las empresas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- La mecánica de la Megaconcesión es bastante más compleja de lo que ha señalado el señor Legislador Heber.

Por un lado, se busca financiamiento en el mercado de capitales -en este caso, en la Corporación Andina de Fomento y, eventualmente, en el mercado de valores con emisión de Bonos y Letras- pero, además, colaboran en el financiamiento -o en el repago, según como se vea- otros tres elementos: la recaudación de peajes, un aporte que realiza el Estado -que equivale a lo que habría sido la conservación regular de esas carreteras y no la conservación, la rehabilitación o el mantenimiento extraordinario, que es lo que uno identifica como obras- y, por último, lo que llamaríamos la "securitización" -que en realidad no corresponde a esa figura- o el descuento a valores presentes de lo que son los flujos de Ruta Interbalnearia durante un período que se cuenta a partir del año 2007, momento en que cesa el contrato con Consorcio del Este. Es decir que aquí hay un mecanismo financiero que permite una serie de transferencias que habilitan un subsidio cruzado a favor del interior del país, desde las carreteras de mayor circulación que se ubican en el Sur. Creo que este es uno de los méritos

que tiene este esquema, y por ello lo han destacado con relieve los organismos que entienden en el financiamiento, porque los procesos concesionales habían llevado a una lógica un poco malvada que consistía en que aquello concesionable era un buen negocio. Por lo tanto, aquello que era concesionable y era buen negocio, se concesionaba, y el mal negocio no se concesionaba. Precisamente, la Megaconcesión ha logrado un proceso de redistribución de recursos en un esquema concesional, lo que no deja de ser bastante original en su formulación.

Creo haber contestado las preguntas formuladas por el señor Legislador Heber.

Por su parte, el señor Legislador Arregui cuestiona el sistema y su instrumentación. A este respecto, podríamos discutir muchísimo tiempo, pero vayamos a lo más concreto.

El señor Legislador plantea el tema de la situación del peaje de la Ruta 2, de Mercedes y de Fray Bentos, pero todos estos son asuntos de índole local, por lo que los voy a dejar para después a los efectos de poder dar una visión general y no fragmentada. También habla de los residentes locales y de los pacientes que se dializan. Con respecto a este último punto, quiero aclarar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene un servicio de transporte gratuito en ómnibus para el dializado y su acompañante.

Además, se refirió a quienes hacen changas y tienen que pasar por el peaje.

SEÑOR ARREGUI.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR ARREGUI.- Me gustaría conocer en detalle el sistema de transporte que el Ministerio tiene para los pacientes que se dializan y para los otros enfermos, a los efectos de poder divulgarlo en la zona, porque hay gente que en este momento está pagando ese traslado de su bolsillo, lo que le ocasiona serios problemas. Entonces, solicito al señor Ministro que nos informe acerca del sistema, porque si se trata solamente de que los ómnibus interdepartamentales son los que trasladan a esta gente y tienen un determinado cupo, debo aclararle que esos cupos son insuficientes y se agotan. Si ese es el sistema, en realidad, quedan muchos por el camino. Por otra parte, se hace dificultoso coordinar los horarios, ya que muchísimas veces los horarios de los centros de diálisis no coinciden con los de los ómnibus. También hay que tener en cuenta que estos pacientes no disponen de veinticuatro horas libres porque trabajan, por lo que no pueden estar esperando una, dos o tres horas más de lo habitual.

Entonces, pediría que el señor Ministro detallara dicho sistema de transporte.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, este traslado se cumple por parte de los ómnibus interdepartamentales, que tienen obligación de llevar al paciente que va a ser dializado y a su acompañante. Con respecto a la frecuencia de estos ómnibus, no es menor en esa zona; es bastante importante, por lo que esa argumentación podría ser válida para otro sector de la República en donde haya una frecuencia de ómnibus menor. Además, quiero aclarar que no hay cupos.

Siguiendo con lo que se había planteado, es decir, lo relativo a las changas y a que el peaje encarece la producción, voy a hacer una reflexión sobre el tema económico. A mi criterio, encarece mucho más la circulación el hecho de que un vehículo deba circular por una carretera que esté, eventualmente, en las condiciones que podríamos llamar sin proyecto, sin Megaconcesión. En particular, cuando uno circula por el tramo de Ruta 2 entre Mercedes y Fray Bentos, casi no se da cuenta, pero si para a un costado de la carretera, se baja y observa, se va a encontrar con que esa carretera está próxima al canto del cisne; se va a encontrar con la fisuración que tiene. Se trata de una carretera que ya tiene veinte años de construida, en la última intervención. Realmente está próxima a llegar al final de su vida útil y es de las que hay que recuperar antes de que llegue a la situación de deterioro extremo.

SEÑOR ARREGUI.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR ARREGUI.- No tengo los conocimientos que posee el señor Ministro en la materia, pero me parece que esa carretera es un billar. No hay nadie que se queje en estos momentos. Utilizando el sentido común, me parece que no está en un estado de deterioro tal que precise una recuperación tan a fondo. No voy a entrar en la parte técnica, pero tengo que verlo. Preciso algunos otros asesoramientos técnicos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Me parece bien que pida asesoramiento, porque le van a informar sobre lo que hay que hacer. Lo que le puedo asegurar es que esa carretera hoy se arregla con un recapado, con lo que se prolonga su vida útil. Esto

tiene un determinado nivel de inversión, pero el día que no se pueda arreglar solamente con eso, la inversión va a ser tres o cuatro veces mayor.

Luego se hizo referencia a una serie de conceptos vinculados con cuestiones vecinales, pero eso lo voy a tratar más adelante.

Con respecto al tramo Cardona - Rosario, debo advertir que hace tiempo que no está tan bien como actualmente, y uno de los elementos condicionantes de ello es, precisamente, la existencia de los peajes.

El razonamiento del camionero es muy sencillo: cuando la carretera está buena, va por ahí. Cuando ese tramo estaba en buen estado -a pesar de que es una carretera que tiene un tratamiento bituminoso precario-, los camioneros lo utilizaban y no iban por las Rutas 2 y 23, recorrido que tiene más curvas. Actualmente en la Ruta 2 está el peaje del arroyo Cufré, pero yendo por las Rutas 2 y 23 no se tiene que pasar por ese peaje. Por lo tanto, los camiones van por este último camino, lo que hace que el tramo Cardona -Rosario de la Ruta 2 esté mejor que nunca, precisamente, porque la cantidad de camiones que por allí circulan ha bajado.

De manera que también debemos mirar las cosas positivas que tiene este sistema tan controvertido.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Va a ser así hasta que se reviente la otra.

SEÑOR MINISTRO.- Pero la otra carretera está mejor preparada para poder soportar el tránsito.

Refiriéndome al tema general, se comenta que se lo dieron a los privados y que no se sabe quién cobra. Hasta el momento actual hay una ley que faculta al Poder Ejecutivo a vender las acciones de Corporación Vial del Uruguay. Sin embargo, esto pertenece al Estado, ya que es de la Corporación Nacional para el Desarrollo y de la Corporación Vial del Uruguay. Esto sale de las cuentas fiscales. ¿Quién cobra? Una empresa que ha sido contratada para el servicio de cobro, que es un consorcio de dos empresas que al mismo tiempo, en tanto son contratistas, trabajan en algunos tramos porque han ganado las licitaciones correspondientes. Pero no existe ninguna relación entre el que cobra -el que tiene un mandato de cobro y percibe un porcentaje sobre la recaudación- y las empresas que contratan los servicios, como ha ocurrido toda la vida en la construcción vial.

En definitiva, no hemos cambiado demasiado y, salvo alguna modificación de forma, lo cierto es que cobra el Estado y que las recaudaciones van regularmente, todos los días, a la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Hice referencia a otras afectaciones de carácter local, pero de más larga distancia como, por ejemplo, el caso de Las Cañas, pero ese tema lo vamos a abordar cuando analicemos específicamente lo local.

También hablé de la afectación hacia el Este, en cuyo caso tengo que admitir que el traslado hacia esa zona es más caro por la cantidad de peajes. Pero, asimismo, es cierto que el ingenio del Ministro Bordaberry ha permitido que por los dos peajes que se cobran del lado del este, distintos hoteles, restaurantes, casinos y demás, reembolsen el valor del ticket. Me parece importante que esto se divulgue y con relación a la Megaconcesión, que algunos operadores turísticos de Salto también, actualmente, por voluntad propia, reembolsen el valor de ese costo adicional que implica acceder a la zona.

Por lo tanto, me parece que han sido muy relevantes todas las consideraciones respecto al turismo, pero debe admitirse que ese sector puede implementar mecanismos alternativos.

En cuanto a la reflexión que se ha hecho en cuanto a más impuestos, más precios y más lo que sea sobre la sociedad y a que, en la práctica, se recauda menos, lo que puedo decir es que tengo esta responsabilidad y he tomado esta decisión porque es la posible, aunque tal vez dentro de un tiempo sea otra la deseable.

Por cierto, si no se hubieran desvirtuado, a lo largo de cincuenta años de vida, los fondos de lo que se llamaba "Tesoro de Obras Públicas", hoy en día no tendríamos carreteras con peajes. Pero eso se ha terminado porque se ha gastado y el gasto hay que atenderlo. Comprendo al señor Ministro Atchugarry cuando tiene que optar entre el pago de las pasividades, los salarios y otros compromisos, y el otorgamiento de recursos al sistema vial. Es cla ro que deberemos encontrar una forma de resolver este problema porque, en un momento de baja recaudación y demás, ese Ministerio no puede dejar de atender sus compromisos.

A modo de reflexión, decía que mucho me temo que cuando se vaya a evaluar cuánto se hizo de obra y cuánto se recaudó, nos encontremos con que se hicieron pocas obras y se recaudó mucho. Esto es, en definitiva, lo que estaba planteando. Precisamente hoy tenemos la muestra de que es al revés, pues llevamos una recaudación de U$S 600.000 desde que comenzó este sistema, mientras que en la Ruta 1, sobre el río Rosario, donde ocurrió el accidente, significó alrededor de U$S 400.000. Cabe aclarar que por disponer del instrumento de la Megaconcesión, pudimos tener la reacción extraordinariamente rápida que tuvimos, que nos permitió en una semana reponer al tránsito un pavimento que se había llevado el agua. Dicho de otro modo, el agua estaba arriba y la resaca colgaba de los cables de luz, y allí pudimos mover 15.000 metros cúbicos de tosca. Seguramente, el señor Legislador Larrañaga comprende lo que significa mover 15.000 metros cúbicos de tosca en

cuatro días, poder reponer el pavimento y al "séptimo día descansar".

Por lo tanto, creo que todos estos elementos tienen que ver con el tema general. Si no hay inconvenientes, a continuación ingresaría en lo local.

SEÑOR LARRAÑAGA.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Agradezco la interrupción y espero que después el señor Ministro pueda dar una respuesta más exhaustiva dentro de su intervención.

Quisiera hacer algunas reflexiones y dejar algunas constancias.

En primer lugar, quiero señalar que nosotros no acompañamos los artículos por los cuales se establecía la Megaconcesión en la ley de referencia, no porque no apoyáramos el mecanismo, sino porque entendíamos que en la forma de aplicación y en la oportunidad, se iban a producir notorios problemas, tal como se están vislumbrando en las distintas zonas frente a las urgencias de los pobladores locales, que son los más afectados y los más cercanos a los peajes.

No voy a entrar en la casuística técnica a la que, como siempre, nos tiene acostumbrados el señor Ministro y con la que poco menos nos tiene apabullados por su reconocida solvencia en lo que tiene que ver con el manejo técnico de la situación y, asimismo, con la selección de las oportunidades y métodos para hacer frente a los U$S 100:000.000 que faltan en el Presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que es por todos reconocido. Sin embargo, pienso que también hay que analizar cuál es la situación del Uruguay actual, cuál es la situación económica de la gente hoy en día, que es lo que de alguna manera no cierra en todo este tema.

Con acierto técnico el señor Ministro manifestó que no se puede aplicar primero las obras y después cobrar porque, evidentemente, esa ecuación económica es imposible de enfrentar por medio de este mecanismo de concesión. También expresó que se esperó la constitución de las empresas en los lugares de peaje -más o menos esas fueron sus palabras-, lo que reconocemos muy especialmente. Es más, las casetas de los peajes están construidas desde hace bastante tiempo y en algunos lugares desde setiembre u octubre del año pasado. Pero, además, es verdad que no ha habido un comienzo de obras apreciable. Quizás aquí podemos entrar en una discusión a la que, lo digo con total franqueza, quiero rehuir porque, ¿cuándo puede ser apreciable el comienzo de las obras? ¿Cuál es el porcentaje de su avance que justifique el comienzo de la percepción de los peajes? Personalmente, tengo que recorrer y unir todas las semanas Montevideo con Paysandú, ya que mi familia y mis hijos viven en esa ciudad y puedo decir - por lo que aprecié hace tres días-que desde el arranque de la Ruta 3 con la 1 hasta el departamento de Salto, los únicos comienzos de trabajos -entre comillas- se remiten al pintado del puente sobre el Río Negro en la zona llamada de los dos puentes y a algunos metros de bacheo y de tratamiento bituminoso, fundamentalmente en lo que tiene que ver con la intersección de la Ruta 3 y la 26 con la ciudad de Salto. Eso es lo único que hemos visto de obra en ese tramo; tengo ojos, y eso es, por lo menos desde la humildad de mis conocimientos de temas de obras y de pavimentación, lo que he podido apreciar.

Además, creo conveniente agregar -ya que estamos hablando de temas locales y, seguramente, el señor Ministro los va a abordar en su intervención- que el único peaje que parte al medio un departamento, es el que está sobre el Río Queguay, en el departamento de Paysandú. Inclusive, junto a los pobladores locales hemos hablado con el señor Ministro y le hemos comunicado los problemas que existían, que tenían el agravante de que, por ejemplo, los turistas argentinos que ingresan por el Puente Paysandú - Colón, tienen que pagar el peaje del Puente y también el del Río Queguay para poder llegar a las Termas de Guaviyú. Estas son dos constataciones, dos hechos concretos, que me parecen bastante irrefutables.

Pero lo que hoy quería precisar es el problema de la situación de la gente. Al Ministro le faltan U$S 100:000.000 en su presupuesto pero, ¿cuánto le falta a la gente en sus bolsillos? Ese es el problema. Porque esas reacciones generalizadas, en cadena, se han ido formando, diría, espontáneamente, ya que no vamos a entrar a una caza de brujas y a pensar que hay instigadores profesionales metidos en las zonas circundantes de las poblaciones cercanas a los peajes, que están agitando las movilizaciones que se han estado dando y que se proyecta hacer, creo, también el 28.

Comprendo que a los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas no les cierren las cuentas, pero el problema es que tampoco le cierran las cuentas a la gente. También comprendo lo que muy bien expresa el señor Ministro cuando pregunta: ¿cuánto más nos van a costar las carreteras si las dejamos decaer y arruinarse? Todos sabemos lo del canto del cisne y lo que el señor Ministro nos ha explicado; lo entendemos en cuanto al punto de deterioro del sistema vial y de todo lo que ello significa de perjuicio para el transeúnte y para el transportista. También lo entendemos en lo que hace a la ruptura de los vehículos, etcétera. Pero debemos comprender también que hoy, desde el punto de vista político, el comienzo de cobro de los peajes o el sistema de estos nuevos peajes, a mi juicio, es inoportuno, inconveniente y está fuera de tiempo, en un momento excepcional de la vida

económica y social del país, por los guarismos que el señor Ministro y todos los parlamentarios que están en este Recinto conocen, al igual que la gente que los sufre, por lo que no es necesario analizarlos. No le voy a recalcar al señor Ministro el porcentaje de desocupación, ni la caída del Producto Bruto Interno, ni el empobrecimiento que hay en el país. Sé, porque concurrí a algunas charlas del señor Ministro notoriamente ilustrativas con respecto a este tema y a este novedoso sistema de la Megaconcesión, que los peajes del sur están subsidiando a los del interior; esto lo sabemos y lo comprendemos. Pero también adviértase que recae en una población del interior que ha sufrido un proceso de empobrecimiento más acelerado que la que está más cercana a la ciudad de Montevideo. Esto no es un llorar para plantear la dicotomía interior-capital, porque si acudimos a las cifras del Instituto Nacional de Estadística y miramos el ingreso medio de los hogares uruguayos por la composición poblacional y territorial, veremos que esas cifras son tremendamente elocuentes e ilustrativas.

Entonces, señor Ministro, quien habla no votó la Megaconcesión, no por no compartir el sistema, sino porque creía que en los momentos de su aplicación iba a tener problemas desde el punto de vista de la población, de la gente. Y esto es lo que tenemos hoy. La gente de todos los pelos y de todos los partidos políticos, es decir, los vecinos, están realmente en una situación compleja y difícil, que creo que deberíamos procurar atender de alguna manera.

Se me comunica que recién fue aprobada por unanimidad de todos los partidos -no se trata de un problema de blancos o de frentistas contra el Gobierno, ni de unos contra otros- una minuta de comunicación en la Cámara de Representantes que está reflejando el pensamiento de hombres y mujeres de todos los partidos y no de una colectividad. No es que se pretenda entorpecer la gestión del señor Ministro de Economía y Finanzas, ni al Gobierno ni al país pero, repito, la Cámara de Representantes acaba de votar una minuta en la que solicita al Poder Ejecutivo la adopción inmediata de soluciones que contemplen el creciente y justificado reclamo de la población ante la instalación y cobro de nuevos peajes. El Poder Ejecutivo, mediante decretos o el envío al Parlamento de un proyecto de ley, deberá establecer exoneraciones totales para los habitantes de localidades cercanas a cada uno de los peajes, así como suspender el cobro hasta que las nuevas obras viales hayan logrado avances significativos. Al respecto, quisiéramos ver esos avances significativos, poder apreciarlos, pero no los hemos visto. En el tramo de la Ruta 3 que mencionaba anteriormente, salvo los litros de pintura blanca utilizados para pintar -cuando decía esto, el señor Legislador de Boismenu asentía con la cabeza- y algunos metros de tratamiento bituminoso que, en su extensión, no llegan -estoy convencido de ello, por lo menos, hasta el día viernes pasado- ni siquiera a un kilómetro de superficie, de parches en el tramo de la Ruta, no se ha hecho nada más.

Reitero que comprendo que al Ministerio le falte el dinero, pero también le falta a la población y esto termina siendo perjudicial, desde el punto de vista económico, para la gente y para el transporte, que se encarece frente a la baja de los ingresos de los trabajadores públicos y privados, ya que hoy todos hemos visto disminuidos nuestros ingresos de manera clara y terminante. Y ni hablemos del incremento de los combustibles, que termina agravando la ecuación de quienes utilizan las carreteras de este país.

Este es el aporte que hago, para que el señor Ministro se explaye, como suele hacer, en una especie de picnic, cuando contesta técnicamente sobre todos estos conceptos. Pero apunto a que esto es políticamente inconveniente, extemporáneo y absolutamente contraindicado frente a la situación que hoy tenemos en el país, donde las chispas pueden generar incendios y situaciones de enorme dificultad, que deberíamos intentar contemplar. Sé que el señor Ministro ha hecho enormes esfuerzos y ha explicado la situación reiteradamente -esto me consta en lo que hace al departamento de Paysandú, por lo que no quiero ser injusto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- a los vecinos, buscando mecanismos para solucionar los problemas.

No hay otro peaje que esté en el medio de un departamento, por lo menos, en lo que hace a mis limitados conocimientos sobre este proceso de Megaconcesión. Esto perjudica a los pobladores locales, fundamentalmente, y a los que están más próximos. Por lo tanto, nos parece inconveniente su aplicación, tanto desde el punto de vista político como económico.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Lamento haberle concedido la interrupción al señor Senador Larrañaga, en virtud de que me obliga a contestarle, dilatando así la exposición del tema para el que se me ha convocado.

No puedo compartir lo que dice el señor Senador Larrañaga y me parece que no ha visto las obras que se están haciendo en la carretera. Además, se refirió a las carreteras que van hasta Paysandú y no mencionó las que están más al norte, en las que también hay obras. El tramo que está dentro de la Megaconcesión es el de Paso del Puerto a Salto, y en este momento las obras en ejecución están en el tramo de Paso del Puerto hacia el norte y todo lo que tiene que ver con la recuperación de la Ruta 3, con fuertes obras de inversión inicial. Tengamos en cuenta que el peaje se comenzó a cobrar el 20 de enero y estamos a un mes de esa fecha. Todos sabemos que al inicio de las obras hay que hacer desplazamiento de maquinarias de un lugar a otro del territorio y, por lo tanto, en el primer mes no podemos tener el despliegue general que se da cuando la obra está funcionando a pleno. En ese tramo de la Ruta 3 que le preocupa al señor Senador, hay varios sectores de repavimentación; además, está el tramo famoso -el señor Legislador lo sufrió en carne propia, cuando fue Intendente del departamento- que se hizo con motivo de la Copa América, con un pavimen-

to bastante precario que ya se está deteriorando. Allí hay que tratar de conservar lo que hay hecho, para no tener que volver a hacerlo. Eso podría haberse pensado en su momento, aunque no me corresponde, porque se realizó ocho años atrás. Quiero resaltar que a la Ruta 3 le hemos hecho un avance que la dejó en un muy buen estado. Seguramente, el señor Senador Larrañaga no recuerde una Ruta 3 tan buena. También está el tramo contra Salto, que corresponde a una carretera muy angosta, muy movida y muy peligrosa. Por lo tanto, allí hay una cantidad de tareas que son importantes.

Por otra parte, con respecto a los puentes, la única obra que está quedando es la del puente sobre el Arroyo Grande entre Young y Paso del Puerto.

SEÑOR LARRAÑAGA.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- No voy a conceder más interrupciones porque quiero entrar al tema para el cual fui convocado.

Por lo tanto, insisto en que la Ruta 3 tiene una serie de obras, y lo mismo ocurre con todos los distintos corredores: unos en ejecución, otros en inicio, otros en licitación. Si leyeron la prensa de estos días habrán visto la convocatoria a licitación para tramos de Ruta 1 a Ruta 11, de Ruta 8 al norte, de Ruta 5, de Paso de los Toros al norte y para el puente del Arroyo Grande, que es una obra muy relevante, porque es el único puente angosto y en curva que está quedando en la Ruta 3. El señor Director de Vialidad me anota que mañana se va a abrir un pliego.

En consecuencia, obras hay, y a diferencia de lo que piensa el señor Senador Larrañaga, creo que la población no quiere pagar más impuestos contra nada, pero sí está dispuesta a pagar precios contra servicios. Creo que nuestra obligación, como gobernantes y políticos, es prever las situaciones y no cobrar al grito, después de los hechos; debemos estar antes de que ellos sucedan. Vamos a poder tener un país mucho mejor en la medida en que tengamos la previsión de lo que va a suceder, en vez de mirar para atrás lo que ya aconteció, para tratar de arreglarlo. Reparar lo roto siempre es más difícil que preservar lo que está sano.

SEÑOR HEBER FÜLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Como he dicho antes, no voy a conceder más interrupciones porque quiero entrar al tema para el que fui convocado.

El asunto, en sí mismo, es vasto, y tiene que ver, concretamente, con los pobladores locales, los peajes, su incidencia y demás. Creo que los señores Legisladores ni siquiera están pensando en todo lo que hay de camino recorrido, de decisiones tomadas y a tomar. Repito que el tema es profundo y hay que analizarlo de verdad. Podría optar por contestar las preguntas y dar por finalizado el tema, pero no es mi estilo y creo que ese no fue el motivo por el cual fui convocado.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Mesa solicita al señor Legislador Heber Fülgraff que, por favor, no dialogue. El señor Ministro ya había anunciado que no iba a conceder más interrupciones.

Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora Presidenta.

Creo que debemos concentrarnos en el tema del peaje de la Megaconcesión y en dos conceptos que voy a rescatar durante el transcurso de mi exposición. Me refiero a los conceptos de frecuencia y de proximidad. Eso es lo que define la mayor afectación de los usuarios, es decir, cuanto más frecuentes sean, más afectados estarán; cuanto más próximos estén al peaje, utilizarán menos la ruta y, por lo tanto, una determinada tarifa les resultará más cara si no tienen bonificación. Este último viene a ser el elemento para contemplar, precisamente, esa mayor proximidad y el menor uso que se hace de la infraestructura.

Me gustaría comenzar hablando acerca de la normativa. Esta empieza evolucionando en el año 1964 hasta la fecha, no voy a referirme a todas las leyes, pero sí diré que estas comenzaron en 1964 cuando se crearon los peajes de la Ruta 1, Santiago Vázquez, Cufré, Ruta 2 en Mercedes, Ruta 3 en San José, Paso del Puerto, Queguay, Interbalnearia, Pando y Solís Grande. En ese momento se establecen las tarifas, por ley. Posteriormente, la Ley Nº 13.637 facultó al Poder Ejecutivo a fijar las tarifas de peaje. La Ley Nº 14.711 de 1977 facultó al Poder Ejecutivo a extender las exoneraciones totales o parciales. A partir de allí, dado que estos temas eran de competencia del Poder Ejecutivo, se manejó sobre la base de decretos. Así, tenemos el Decreto 681 de 1987, el 298 de 1993, el 71 de 1995 y el 378 de 2001; por último, los decretos que hacen específicamente a estos peajes. En cada uno se fue agregando algún elemento; por ejemplo, en el caso de los últimos, se crean los peajes de Ruta 8 -Pirarajá, Ruta 5 -Paso de los Toros-, Ruta 5 -Manuel Díaz- y se reubica el de la Ruta 9 en Garzón, que está ubicado en La Coronilla.

Podríamos hacer un análisis bastante más extenso e interesante porque demuestra cómo el Legislador y el Poder Ejecutivo fueron evolucionando a lo largo del tiempo, desde una situación bastante más estricta y avara en el tratamiento de los beneficios, hasta otra más favorable, tal como creo que hemos actuado en este caso.

Como primer concepto deberíamos -y así lo hemos realizado- tratar de no innovar, porque la innovación sobre ocho peajes implica las consecuencias lógicas y naturales,

por el principio de la igualdad, sobre los peajes existentes. Por lo tanto, si damos derechos o tratamientos particularmente beneficiosos para estos peajes, los vecinos de otros peajes que hoy no están en cuestión, seguramente, reclamarán los mismos. En consecuencia, comenzaremos con un tema de distorsión de todo lo que son los contratos de concesión, de cobro y de todo tipo, lo que, evidentemente, redundará en las reclamaciones que correspondan. Creo que debemos tratar, en lo posible, de no innovar y si se innova que sea en favor de los usuarios, particularmente locales, donde podríamos decir que hay situaciones de injusticia o más extremas porque utilizan una fracción de la ruta o porque tienen un alto grado de frecuencia. Quiero resaltar que los que pagan son los automóviles, los camiones y los ómnibus y no pagan las bicicletas, las motos, las ambulancias ni los peatones, y por supuesto tampoco las maquinarias agrícolas ni los vehículos oficiales. Estamos hablando del universo de quienes se mueven en auto o en camioneta, es decir, de un determinado tipo de usuario. No podemos perder de vista que no hablamos de los ciclistas ni de los motonetistas. De todas formas, aclaro que más tarde voy a volver sobre este tema.

¿De dónde surgió la localización de los peajes? Precisamente, de los estudios de tránsito por un lado y, por el otro, de la búsqueda de ubicaciones poco evadibles. Así lo dice el decreto del Poder Ejecutivo del gobierno del doctor Lacalle, cuando menciona como aspecto principal: “considerando que las ubicaciones fueron especialmente elegidas por ser lugares estratégicos a los efectos de evitar que se eludan los pagos y controles debidos”. Además, existen consideraciones locales, por ejemplo, teniendo en cuenta la unidad funcional que existe entre Pueblo Centenario y Paso de los Toros, o entre el balneario Los Arrayanes y la ciudad de Mercedes. Todos esos elementos fueron tomados en cuenta para no quebrar esas relaciones íntimas, netamente locales, así como muchas otras consideraciones.

Creo que hay que tener en cuenta algunas consideraciones sobre los peajes de la Megaconcesión y sobre los hechos constatados desde que estamos funcionando. Ante todo, me parece relevante tener una idea de la dimensión del problema. Si la medimos en términos económicos podemos decir que frente a U$S 603.000 que se han recaudado en este plazo, lo que ingresó por concepto de vecinos ha sido de U$S 13.911 en el período que va entre el 20 de enero hasta el 18 de febrero, a la hora 23 y 59 minutos. Es decir que estamos hablando de un tema que, en lo local, tiene una magnitud del 2,3%, medido en términos económicos. Ahora vamos a medirlo en otra unidad, porque los términos económicos podrían no ser representativos de los poblacionales dado que una pequeña cantidad pagada por un vecino que está bonificado, en realidad, podría valer por cinco. Mirémoslo realmente en números de personas, o sea, en cantidad de vehículos no bonificados con relación a los bonificados. Así, estamos hablando de 343.670 pasadas de vehículos no bonificados, frente a 7.447 de vehículos bonificados, por lo que aquel 2,3% se transforma en un 2,1%.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Señora Presidenta: ni siquiera es una interrupción sino un pedido de explicación por un tema numérico. Si el 2.1% de los vehículos está bonificado, por lo que se supone que pagan menos, ¿cómo puede ser que pague el 2,3%? Esta es una proporción mayor del total de lo recaudado. Puedo estar equivocado en el razonamiento pero no entiendo la lógica.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Es cierto que hay dos cantidades distintas, pero se debe a que se puede haber comprado una cantidad de pasadas -que son 13.911- y no haberlas utilizado, dado que tienen una vigencia de sesenta días. De todas formas, tengo una lista de nombres donde puedo citar, por ejemplo, a Oscar Morales Pérez que, por el Peaje de Cufré, realizó nueve viajes y adquirió diez pasadas; a Héctor Tabárez Ackermann, a quien corresponden veintiún viajes y cuarenta pasadas, es decir que usó la mitad de lo que compró; pero también está el señor Álvaro Leonel Viera Viñas que tiene seis viajes y diez pasadas e, inclusive, el señor Legislador Larrañaga que ha comprado ochenta pasadas y usó treinta y ocho.

SEÑOR LARRAÑAGA.- No he comprado nada.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Usted no se llama Jorge Washington Larrañaga Ilarraz?

SEÑOR LARRAÑAGA.- No, señor Ministro, ese es mi padre, que falleció.

SEÑOR MINISTRO.- Disculpe, señor Legislador, no lo sabía.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Yo no he comprado peajes bonificados ya que pago religiosamente el monto, sin bonificación alguna.

SEÑOR MINISTRO.- Es un derecho que tiene, como ciudadano.

Debemos tener en claro estos temas de magnitud, pero también tengamos claro que es un tema de solicitudes de bonificación. Al día de ayer se han presentado y recibido en los peajes 1.226 solicitudes de bonificación; de ellas se han

recibido en Montevideo 794, de las cuales 723 corresponden a vecinos y las otras son bonificaciones por otros conceptos, tales como camiones. De esas 794 han sido aprobadas 766 y, de ellas, 700 corresponden a vecinos.

Una de las observaciones que podría hacerse en este caso es que hay 6.226 firmas presentadas y 700 en Montevideo que se están aprobando. Hay que tratar de agilizar ese trámite, que fue una de las observaciones que hacía el señor Legislador Arregui, y creo que, en ese sentido, le asiste razón.

Por lo tanto, tengamos clara la magnitud del tema de lo local frente a lo general, del que hablamos anteriormente.

Además de la dimensión del problema, el otro tema a considerar es el de la frecuencia. Vuelvo aquí a lo que había hablado antes, esto es, frecuencia y proximidad. El usuario frecuente pasó a ser considerado como aquel que utiliza 10 pasadas, o sea, 5 de ida y vuelta, en el mes de expedición de la tarjeta más 30 días. Esto es algo en lo que ya innovamos a favor de los vecinos. El sistema que había antes de la Megaconcesión consistía en 50 boletos por el mes de expedición, más 30 días. O sea que la persona tenía que pasar, si era un peaje de doble sentido, 25 veces en lugar de 5, para acceder a la bonificación. Quiere decir que se ha multiplicado por cinco el beneficio en cuanto a la frecuencia.

Otro tema que nos preocupa es el caso del hiperfrecuente, que sería aquel vecino que tenemos identificado como que pasa 2 veces por día o más. Entendemos que a ese vecino hiperfrecuente, en tanto mantenga su condición de tal, debemos darle un trato diferencial, como quizá alguna vez en el pasado en la legislación se estableció que no se pagaran, por ejemplo, más de 3 pasadas por día. En este sentido, tal vez sea razonable pensar que no sean más de 2. De todas formas, los hiperfrecuentes en todos los peajes de la Megaconcesión son 67 vehículos si tomamos su pasaje de lunes a viernes -o sea, en días de trabajo-, pero si lo consideramos de lunes a lunes -o sea, en toda la semana-, son 30 los ciudadanos hiperfrecuentes. Este es un tema importante que cabe destacar.

El otro asunto tiene que ver con la distancia asociada a "Si pago por lo que uso y lo utilizo poco, es razonable que pague poco". Ese es el concepto que está detrás de la bonificación, establecida -como todos sabrán- en un radio de 10 kilómetros, por lo cual se paga el 20% del valor del peaje siendo usuario con esa frecuencia a la que hacía referencia; y en uno de 20 kilómetros, se abona el 40% del valor del peaje. O sea que hay un descuento del 80% y del 60%, respectivamente.

En lo que hace a la distancia y a los radios, debo decir que también fuimos generosos en la formulación e incorporamos más radios de los que establecía la norma. Por ejemplo, en el caso de Queguay, el radio de 20 kilómetros no alcanzaba la localidad de Quebracho, que sí incorporamos al régimen de bonificación. En el caso de Paysandú, el radio de 20 kilómetros pasaba por la mitad de la ciudad y, por ende, nos pareció lógico incorporarla. De la misma forma, en el caso del peaje de Mercedes, Fray Bentos estaba fuera del radio de los 20 kilómetros y, sin embargo, fue incorporada como si estuviera comprendida en el mismo. Lo propio sucede en el peaje de Cufré, en donde se incorporó a la ciudad de Rosario pues quedaba fuera del radio de 20 kilómetros. En lo que tiene que ver con el de Manuel Díaz, se incorporó la ciudad de Minas de Corrales dentro del radio de 20 kilómetros. En lo que hace a Cebollatí, el radio de 20 kilómetros no alcanzaba a Mariscala, que también fue incorporada.

Quiere decir que la Megaconcesión -ya hablamos de la frecuencia y ahora referimos a uno de los aspectos de la distancia- fue generosa con relación a la norma vigente y a lo que se había hecho durante todos los sistemas de peajes existentes anteriormente. En función de lo que se me acota, debo decir que los otros peajes también fueron nuevos en su momento.

Insisto en que tengamos presente que quienes pagan el peaje son el automóvil y el ómnibus; este último lo prorratea en una cantidad importante de pasajeros, por lo que la incidencia por persona es mucho menor. A su vez, lo paga el camión. Como recordarán los señores Legisladores, por la Ley Nº 17.615 -aprobada recientemente- se da al camión la posibilidad de deducir el 40% como pago a cuenta de los impuestos correspondientes. Esta situación también la estuvimos contemplando en función de que iban a aparecer estos costos adicionales en todo el sistema y donde lo vemos utilizado como mecanismo del fomento de la formalidad del sector transportista. De la misma forma, está en trámite en esta Casa un proyecto de ley para el sector de transporte de pasajeros, que todavía no ha sido aproba do.

Me gustaría hacer algunos números con relación a lo que mencionaba el señor Legislador Arregui -cuando yo hacía alguna cuenta- en cuanto a si uno compara lo que gasta de combustible y de peaje. Para un vehículo a nafta diría que, en el caso de 10 kilómetros de circulación, estaríamos hablando de alrededor de $ 150. Si estimamos lo que pagaría esa persona como usuario frecuente, debería abonar $ 17, o sea, el 12% por concepto de peaje. Si vamos al caso de los residentes más próximos, nos encontraremos con la situación que considero particularmente extrema. Me refiero al caso de un ciudadano muy próximo a un peaje, como, por ejemplo, a dos kilómetros y medio y usa esa distancia. Por ese concepto también paga $ 17, cuando en realidad está gastando, por ejemplo, medio litro de nafta, es decir, $ 12,50, lo cual, agregado al recorrido, estaríamos hablando de casi $ 50. Supongo que el ceño intrigado del señor Legislador Ponce de León está vinculado a la cifra que menciono. Cabe aclarar que un vehículo no sólo consume combustible, sino también una cantidad de otros elementos y que forman parte de lo que llamamos costo de operación.

Si miramos desde otro punto de vista la situación del extremo vecino local, por ejemplo, de Sarandí de la China, que va a trabajar diariamente a Paso de los Toros y vuelve, con un egreso mensual de $ 17, multiplicado por 20 días en el mes, suma $ 340, y si tiene un salario de $ 3.000 o $ 4.000, veremos que se vuelve un costo pesado para su bolsillo.

Creo que allí ya no estamos hablando de esa incidencia sobre la cual reflexionábamos antes, sino de una mucho mayor, en lo que hace al tema del costo del transporte. O sea que a esos casos debemos apuntar y no habilitar un sistema del cual se benefician aquellos que nadie tiene interés en que lo hagan. Entonces, es necesario lo que se está haciendo en este momento. Estamos en un período de observación y de tamizado, por decirlo de algún modo, a fin de poder tener una clara especificación de lo que estamos atendiendo como objetivo.

Seré aún más específico poniendo como ejemplo el caso de Paso de los Toros. Allí, en la localidad de Sarandí de la China, sabemos que hay diez familias que han optado por vivir en unas pequeñas chacras y que trabajan y tienen su relación funcional con Paso de los Toros. Si tomáramos, por ejemplo, una medida de exoneración en forma integral -y no una bonificación del 20%- en un radio de cinco kilómetros, beneficiaríamos a los ciudadanos de Paso de los Toros, que quizás no están tan interesados en ello y también a los de Sarandí de la China, que realmente están en la situación mencionada. Y al bonificar a los ciudadanos de Paso de los Toros, desde el momento en que tengan residencia allí, a su vez empezaríamos a estimular la conducta de las empresas a que empiecen a alquilar casas en esa ciudad para documentar su domicilio y así se vean beneficiadas de una bonificación que no estaba destinada a ellas.

Por lo tanto, creo que este tiempo de reflexión o de observación que nos estamos tomando nos ayudará a tomar medidas más correctas, aunque todos sabemos que nada en la vida es definitivo, salvo la muerte. Es decir, todas las cosas siempre pueden ser mejoradas.

Como creo que esta Comisión Permanente ha sido bastante paciente, quisiera redondear esta presentación sobre el tema local, que creo que es el que más preocupa hoy. Toda solución que se plantee debe tratar de no innovar o, si innova, hacerlo a favor -como acabamos de demostrar que lo hemos hecho-, es decir, con cuidado de que esa innovación no se traduzca en consecuencias complejas en otros lugares, con otros ciudadanos que tienen los mismos derechos.

Otro tema al que quiero aludir tiene que ver con que cualquier solución que se vaya a manejar deberá ir acompañada con la idea de que todo se paga. Es decir, si vamos a beneficiar a alguien, tendremos que recargar a otros. Por mencionar un ejemplo, digo -y ante todo, aclaro que aquí sí se necesitaría la participación legislativa- que las empresas públicas como UTE, OSE, ANTEL y ANCAP, que hoy en día no pagan peaje, podrían pasar a pagarlo. En definitiva, nos cobran a todos, los servicios que ellos venden. Por lo tanto, podría ser una fuente de financiamiento que permitiera, total o parcialmente, atender lo que podría ser una mayor generosidad en las bonificaciones. De la misma forma, podríamos buscar otras soluciones, pero insisto en que debemos pasar por ese período previo que mencioné. Tal vez algunos Legisladores podrán decirnos que mientras nosotros analizamos la situación, al que paga ahora le resulta caro; y tienen razón. Por eso, habrá que considerar que, por ejemplo, cuando hayamos analizado todo esto -y evidentemente, no nos vamos a tomar la vida para hacerlo, sino que probablemente nos insuma los primeros meses de funcionamiento de los peajes-, tal vez debamos decir a los ciudadanos que durante tres meses estuvieron pagando, que les daremos una bonificación total por ese mismo período. Esto podría ocurrir si llegáramos a la conclusión de que habría que reducir el valor del peaje a la mitad.

En consecuencia, creo que todos esos elementos de reflexión, que hemos manejado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con los equipos técnicos y con todos los que están allí -que son ciudadanos sensibles y conscientes de que, cuando intervenimos en cualquier forma dentro del territorio, hay una sociedad y una población-, nos han llevado a tomar este camino que, creo, es el que hay que recorrer. Por lo tanto, creo que este tema todavía no está cerrado sino que tiene otras posibilidades.

Entonces, para concluir mi exposición -aunque, por supuesto, estoy a la orden de los señores Legisladores-, quiero insistir en el concepto de que hay que ser muy cuidadosos con el tema de innovar. Pero, si se hace, debe hacerse en favor del local y aclaro que hoy hay caminos que están planteados para atender las situaciones más extremas. Para que las soluciones sean justas y no se produzca el aprovechamiento indebido que muchas veces se hace de las normas que, sin una determinada intencionalidad, terminan favoreciendo situaciones que no contempló el Legislador o el gobernante, es necesario un tiempo de observación para tomar las decisiones correctas, justas y precisas.

Muchas gracias.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR LARRAÑAGA.- Para que conste en la versión taquigráfica, quiero expresar que la persona que nombró el señor Ministro, Jorge Washington Larrañaga Ilarrás, es mi padre quien tenía -y digo tenía, porque falleció el 7 de febrero próximo pasado- un establecimiento en la puerta del peaje. Se comprenderá que este no es el motivo por el cual estoy manifestando mi posición contraria a la situación planteada. De cualquier modo, quería dejar esta constancia y señalar la equivocación del señor Ministro al traer el

ejemplo que citó y pretender vincularlo a mi persona. Como ha quedado claro, no se trata de las mismas personas.

SEÑOR ARREGUI.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR ARREGUI.- Quisiera plantear al señor Ministro dos o tres cosas muy puntuales.

Con relación a las respuestas dadas hoy, quiero decir que el tema de los enfermos y los acompañantes no me ha quedado claro. Aquellos familiares de los acompañantes no tienen ninguna posibilidad, porque el Ministerio no les brinda absolutamente nada. Con respecto, concretamente, al tema de los enfermos a los cuales se brinda pasajes a través del Ministerio de Salud Pública, me gustaría saber si un enfermo que es socio de una mutualista -no porque tenga mucho dinero sino porque, de repente, tiene cobertura por el sistema de DISSE- cuenta con un sistema que lo proteja, de modo que pueda ir en un ómnibus sin que tenga problemas. No entro a hablar de aquel enfermo que tiene que trasladarse en un auto, porque todos sabemos que a veces las condiciones físicas no son las más adecuadas para poder hacerlo en un ómnibus.

Hay otra pregunta que quisiera formular al señor Ministro. En lo personal, recuerdo que cuando se discutió la ley que creo se llama de Reactivación Económica, es decir, la de la Megaconcesión, uno de los argumentos más fuertes a favor fue el de que se crearían puestos de trabajo. Precisamente, quisiera saber cuántos puestos de trabajo hay creados en este momento. Aclaro que de ese número quisiera que se excluyeran los de aquellas personas que están vendiendo los tiques, porque esos trabajos no los valoro a estos efectos. Si la creación de puestos de trabajo se produjo sólo en virtud de aquellos que efectúan el cobro de los peajes, me parece que estamos ante una situación poco productiva. Me estoy refiriendo, concretamente, a cuánta gente hay en la ruta realizando la reparación, el mantenimiento o la remodelación de las carreteras. Verdaderamente, en este sentido he oído cifras que fueron astronómicas con relación a lo que, creo, existe en realidad. Por ejemplo, en la Ruta 2 que recorro con mucha frecuencia , no he visto más de cinco o seis personas trabajando.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al tema de la diálisis voy a hacerle llegar al señor Legislador el texto de la norma que lo contempla, que es el que está vigente.

Con respecto a la importancia de esta iniciativa en la reactivación, en primer lugar, voy a hacer una aclaración. La ley que se votó en el Parlamento no era necesaria, porque en realidad el proyecto correspondía a un resorte del Poder Ejecutivo. La ley simplemente facultó al Poder Ejecutivo para proceder a la venta de las acciones de la Corporación Vial del Uruguay. Aclaro esto porque ese tema fue mencionado un par de veces, a mi juicio, con base en un error de concepto. Concretamente, con relación a la incidencia de este proyecto en la reactivación, debo decir que ninguna obra, al cabo de un mes, está trabajando a pleno ritmo, tal como dije anteriormente. Pero actualmente, estimo que debe haber alrededor de 600 personas que están trabajando en este proyecto. Debo decir, por otra parte, que no hago discriminaciones en contra de los cajeros, ya sea que se encuentren en los peajes, en los supermercados o en los Bancos, porque estoy convencido de que se trata de un trabajo como cualquier otro. Lo mismo podemos decir de las limpiadoras -que se ocupan de mantener en condiciones los peajes y los servicios que están instalados en esas zonas-, de los supervisores, de los funcionarios que transportan los caudales, de quienes se ocupan de arreglar y hacer funcionar las computadoras, de quienes llevan a cabo el mantenimiento de los sistemas de cámara de vídeo o del señor que produjo toda la información que nos permite hablar en forma documentada sobre este tema. Asimismo, dentro de esas 600 personas tenemos a quienes están trabajando en la carretera, en la cantera, en la planta asfáltica y en las empresas. No hay que olvidar que muchas de estas empresas tuvieron que mandar personal al Seguro de Paro y hoy en día están retomando su trabajo porque están volviendo a funcionar. Estamos hablando de empresas que empiezan a trabajar en una circunstancia que no es la más favorable, en un momento en que el acceso al crédito está muy difícil. Por lo tanto, es lógico que en cualquier obra, en cualquier tiempo y más allá de las circunstancias, siempre hay un inicio de obra que es más lento. En lo personal, espero que de aquí a dos o tres meses, tal vez, estaremos hablando de otra cosa, teniendo a la vista otras obras y dando cumplimiento a lo que estamos imaginando que es, precisamente, concretar la función que se nos comete, que es llevar adelante un sector de la vida del país, tratar de prevenir situaciones peores, ayudar a que se produzcan circunstancias mejores y poner nuestro conocimiento a favor de la nación; en definitiva, con eso estaremos cumpliendo con nuestro mandato ciudadano.

Espero que de la misma forma en que hoy se me ha convocado por este tema, quizás en virtud de la situación generada por el inicio de un nuevo emprendimiento -seguramente, nadie paga un precio adicional con gusto- dentro de tres meses nos podamos reunir nuevamente para conversar sobre todas las obras que van a estar en pleno desarrollo y previniendo esa situación a la que se ha hecho referencia.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- Anteriormente había dicho que todo este sistema se nutría de lo recaudado por

aportes que hacía el Estado a la Corporación Andina de Fomento y, en un futuro, con esa especie de subsidio cruzado que iba a recibir, por concepto del cobro de peaje de la Ruta Interbalnearia, a partir del 2007. En este sentido, el señor Ministro mencionó una cifra relativa al período que va del 20 de enero al 18 de febrero que era de alrededor de U$S 600.000. Por tal razón, pregunto qué tan difícil es suplir la participación de los peajes, porque -por lo que veo- no se trata de una cifra muy grande. Quiero decir que si se suspende el cobro de los peajes hasta que la obra alcance un determinado porcentaje, no estaríamos hablando de un ingreso por recaudación tan significativo porque, en definitiva, con la empresa no existe -precisamente al inicio de esta reunión pregunté si podía existir alguna consecuencia jurídica o reclamos en esta materia- firmado compromiso alguno, ya que el que recauda es el Estado que, a su vez, le vuelca a la empresa el dinero recaudado. Si el Estado vuelca ese dinero pero el mismo no corresponde a los peajes, la empresa no sufre ningún perjuicio y, precisamente, a ese punto es al que quiero llegar y creo que el Ministro ya lo ha explicado claramente. El tema radica en que a la empresa hay que pagarle equis cantidad de dinero y lo que yo estoy preguntando es si puede ser posible postergar el inicio del cobro de los peajes sin afectar el ingreso de las empresas, de modo que el Estado no quede en falta. Dicho de otro modo, quisiera saber si es posible suplir ese flujo de dinero y, de esa manera, postergar el inicio del cobro de los peajes hasta que la obra se encuentre en un avanzado estado de desarrollo.

SEÑOR MINISTRO.- Pido la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Es posible que me haya expresado mal cuando mencioné el tema de la recaudación. La Corporación Nacional para el Desarrollo y la Corporación Vial del Uruguay son las empresas concesionarias. Estas empresas contratan con otras la recaudación y, por lo tanto, hay un contrato que las liga. En ese sentido, si nosotros mañana decidiéramos eliminar el cobro de peajes estaríamos ante la responsabilidad contractual con las empresas que están llevando a cabo dicho cobro.

Por otro lado, creo que no estamos hablando de poco dinero porque si esto lo extrapoláramos a todo el año estaríamos en una cifra de alrededor de U$S 7:000.000. Sin duda, en este momento esa es una enorme cantidad de dinero. Además, estas son las condiciones en las que se ha contratado a la Corporación Vial del Uruguay y la Corporación Nacional para el Desarrollo, que ha tenido sus costos en tanto que es empresa. En consecuencia tenemos los reclamos de la Corporación Vial del Uruguay y la Corporación Nacional para el Desarrollo. Además, la reclamación segura y el riesgo de no continuar con el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento, porque cuando ésta estudia el flujo de fondos de este negocio para otorgar el crédito tiene comprendido las recaudaciones por este concepto. Por lo tanto, U$S 7:000.000 no es indiferente porque a lo largo del período de concesión son, en valores corrientes, U$S 100:000.000. O sea que no es un tema menor el que uno podría pensar que podemos suspender el cobro.

Insisto, si el objetivo es ver las obras les digo que tengan total tranquilidad que las van a ver en la carretera y las obras de importancia las van a observar en un mes. En algunos lugares ya las están viendo hoy.

No sé si los señores Legisladores han tenido oportunidad de pasar por la Ruta 11 que pasa por Santa Lucía; esta Ruta se está haciendo nueva. En una ruta angosta, vieja y muy desecha hoy se está construyendo una carretera nueva, con puentes nuevos, con ancho de estándar internacional. Es una obra de verdad. Está en total desarrollo en lo que tiene que ver con la parte de suelo.

Algunas empresas han demorado un poco más el inicio, particularmente en el tramo de la Ruta 1 contra la ciudad de Colonia, y en el tramo de la Ruta 3 contra Salto. Pensamos que este tema va a estar en pocos días con un desarrollo muy importante. No olvidemos que el 20 de enero, el día que se empezó a cobrar era el fin de la licencia de la construcción, o sea que coincidió esa fecha con el inicio de las obras y el reintegro de la gente.

Es decir que acá hay una serie de factores que son los que permiten que al cabo de un mes -porque no estamos evaluando esto después de dos, tres o cuatro meses- tengamos frente de trabajo abierto y frente de servicios en todos los lugares y, dentro de un mes, seguramente, vamos a tener el desarrollo de casi todas las obras en pleno. Seguramente, le podré traer al señor Legislador un número más ajustado, con los elementos que surgen de las planillas del Banco de Previsión Social, de los distintos contratistas para poder determinar cuál es la cantidad de personas que efectivamente están trabajando con puestos directos. Además de los puestos directos, contemos los puestos indirectos. El hecho de que se consume portland, piedras, combustible y una cantidad de elementos tienen sus repercusiones en las maquinarias, en las roturas y en los arreglos. Además, trabajan los talleres, se alquilan casas y hay una cantidad de elementos que son habituales en la práctica vial, que llevan a que cada puesto de trabajo pueda generar varios puestos más. Creo que el tema va más allá de la magnitud directa de lo que puede ser la planilla de trabajo de las obras o de los servicios que se prestan dentro de la Megaconcesión.

Este es un tema que espero tener la oportunidad de volver a tratarlo más adelante.

SEÑOR HEBER FÜLLGRAFF.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede interrumpir el señor Legislador.

SEÑOR HEBER FÜLGRAFF.- No me gusta aprovechar estos momentos para hablar de temas puntuales de los departamentos, pero mencioné el caso de la Ruta 11, donde hubo una reubicación del peaje, lo que trajo una serie de contratiempos importantes para la zona sur de Florida, departamento al que represento como Diputado. Siempre me llamó la atención esa reubicación, porque allí sí que no existe el concepto de evasión ni hay opción. Como se sabe, para acceder a las localidades 25 de Agosto, Cardal e Independencia hay que ir por la Ruta 11 hasta Santa Lucía y luego tomar el camino de la Colonia Etchepare y del otro hospital que está allí. Entonces, la Ruta 11 prácticamente no se utiliza. Aun cuando tienen exoneraciones los de 25 de Agosto, exoneración que no sé si llega hasta Cardal, me parece bastante injusto que quienes van a 25 de Mayo y a Florida por esa ruta tengan que pagar un peaje en la Ruta 11, cuando en realidad circulan por allí solamente 800 metros. Nunca encontré ninguna explicación para eso; es más, el día que fui ya estaba la casilla construida, a pesar de que, por supuesto, todavía no se había comenzado a cobrar peaje. Me gustaría saber si existe alguna explicación para ello y si se puede, dentro de lo posible, prever algo para el futuro aunque no sea inmediato.

SEÑORA PRESIDENTA.- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al peaje de la Ruta 11, éste se había ubicado en Villa Rodríguez y luego fue cambiado a Santa Lucía. Creo que dicho cambio fue netamente favorable para los intereses de todos: de los ciudadanos, de los usuarios y también del propio Ministerio. El hecho de que el peaje estuviera ubicado en Villa Rodríguez hacía que los camiones, para evadirlo, utilizaran caminos vecinales y terminaran en Villa Rodríguez porque, como es sabido, los camiones pagan un monto de dinero importante por concepto de peaje. Esto generaba problemas de riesgo y de incomodidad dentro de la localidad. Creo que con el traslado del peaje se resolvió la situación pero, como es obvio, no hay beneficio que no tenga alguna contracara. Precisamente, el caso que menciona el señor Legislador Heber es una de esas situaciones. De todas formas, si observamos el movimiento de Florida, podemos ver que en la zona suroeste del departamento el tránsito es hacia la ciudad de Florida y, por el otro lado, se moviliza toda la zona a la que podríamos poner el umbral de la localidad de Cardal hacia la Ruta 5, o sea, por Severino. Esto, en lo que hace a la parte productiva, y la otra parte se dirige hacia Isla Mala, Berrondo y Florida. La localidad 25 de Agosto, que no entraba dentro de la que sería una zona de bonificación, precisamente tiene bonificación y creo que también la tiene Ituzaingó. Aunque no recuerdo bien la situación de cada una de las localidades, en realidad, la rinconada entre el Río Santa Lucía Chico y el Río Santa Lucía fue tomada en consideración para tener un trato particular, precisamente, por la razón que menciona el señor Legislador Heber.

4) SE LEVANTA LA SESION

SEÑORA PRESIDENTA.- La Presidencia agradece al señor Ministro y a sus asesores por su comparecencia ante la Comisión Permanente.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 22 y 29 minutos)

SEÑORA SENADORA MARINA ARISMENDI
Presidenta

Dr. Horacio D. Catalurda
Sr. Mario Farachio
Secretarios

Sr. Freddy A. Massimino
Director General del Cuerpo de Taquígrafos del Senado

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado

Dep. Legal Nº 211.038/02 - Central de Impresiones Ltda.